

UNIVERZA V LJUBLJANI  
FAKULTETA ZA RAČUNALNIŠTVO IN INFORMATIKO

Matic Stare

# **Napovedovanje možnih trkov med vlaki in predori**

MAGISTRSKO DELO

MAGISTRSKI ŠTUDIJSKI PROGRAM DRUGE STOPNJE  
RAČUNALNIŠTVO IN INFORMATIKA  
SMER: RAČUNALNIŠTVO IN INFORMATIKA

MENTOR: doc. dr. Uroš Čibej

SOMENTOR: /

Ljubljana, 2025



To delo je ponujeno pod licenco *Creative Commons Priznanje avtorstva-Deljenje pod enakimi pogoji 2.5 Slovenija* (ali novejšo različico). To pomeni, da se tako besedilo, slike, grafi in druge sestavine dela kot tudi rezultati zaključnega dela lahko prosto distribuirajo, reproducirajo, uporabljajo, priobčujejo javnosti in predelujejo, pod pogojem, da se jasno in vidno navede avtorja in naslov tega dela in da se v primeru spremembe, preoblikovanja ali uporabe tega dela v svojem delu, lahko distribuira predelava le pod licenco, ki je enaka tej. Podrobnosti licence so dostopne na spletni strani [creativecommons.si](http://creativecommons.si) ali na Inštitutu za intelektualno lastnino, Streliška 1, 1000 Ljubljana.



Izvorna koda zaključnega dela, njeni rezultati in v ta namen razvita programska oprema je ponujena pod licenco GNU General Public License, različica 3 (ali novejša). To pomeni, da se lahko prosto distribuira in/ali predeluje pod njenimi pogoji. Podrobnosti licence so dostopne na spletni strani <http://www.gnu.org/licenses/>.



## ZAHVALA

*Na tem mestu zapišite, komu se zahvaljujete za izdelavo magistrske naloge. V zahvali se poleg mentorja spodobi omeniti vse, ki so s svojo pomočjo prispevali k nastanku vašega izdelka.*

*Matic Stare, 2025*



Vsem rožicam tega sveta.

*"The only reason for time is so that  
everything doesn't happen at once."*

— Albert Einstein





# Kazalo

**Povzetek**

**Abstract**

<b>1</b>	<b>Uvod</b>	<b>1</b>
1.1	Opis problema . . . . .	1
1.2	Motivacija in cilji dela . . . . .	1
1.3	Prispevki magistrske naloge . . . . .	2
1.4	Struktura magistrske naloge . . . . .	3
<b>2</b>	<b>Pregled sorodnih del</b>	<b>5</b>
2.1	Zaznavanje trkov v prostoru . . . . .	5
2.2	Obdelava oblakov točk . . . . .	6
2.3	Metode prostorskega indeksiranja . . . . .	6
2.4	Analitično modeliranje v železniškem prometu . . . . .	6
2.5	Prehodne krivulje v železniškem prometu . . . . .	7
2.6	Primerjava obstoječih pristopov . . . . .	7
<b>3</b>	<b>Teoretične osnove</b>	<b>9</b>
3.1	Geometrijska predstavitev predorov . . . . .	9
3.2	Geometrijski model vagona . . . . .	10
3.2.1	Pozicioniranje z medosno razdaljo . . . . .	10
3.2.2	Ortogonalni koordinatni sistem . . . . .	11
3.2.3	Simulacija premika vagona . . . . .	11

## KAZALO

3.2.4	Kritične točke za računanje trkov . . . . .	12
3.3	B-zlepki (B-splines) . . . . .	13
3.3.1	Matematične osnove B-zlepkov . . . . .	13
3.3.2	Interpolacija in aproksimacija . . . . .	13
3.4	Metode za merjenje razdalj in določanje strani . . . . .	14
3.4.1	Razdalja do parametrične krivulje . . . . .	14
3.4.2	Določanje strani . . . . .	14
<b>4</b>	<b>Metodologija in pristop</b>	<b>15</b>
4.1	Pregled predlaganega pristopa . . . . .	15
4.2	Predobdelava vhodnih podatkov . . . . .	16
4.2.1	Transformacija v 3D koordinatni sistem . . . . .	16
4.2.2	Generiranje horizontalnih prerezov . . . . .	16
4.2.3	Klasifikacija točk na levo in desno steno . . . . .	16
4.3	Strategija zaznavanja trkov . . . . .	17
4.3.1	Izbira kritičnih točk . . . . .	17
4.3.2	Protokol preverjanja kršitev . . . . .	17
<b>5</b>	<b>Implementacija</b>	<b>19</b>
5.1	Arhitektura sistema . . . . .	19
5.2	Ključni programski moduli . . . . .	19
5.2.1	ExcelParser – predobdelava podatkov . . . . .	19
5.2.2	TunnelSlicer – obdelava geometrije . . . . .	19
5.2.3	Wagon – modeliranje vozila . . . . .	19
5.2.4	CollisionDetector – zaznavanje trkov . . . . .	19
5.3	Numerične metode in optimizacija . . . . .	19
5.3.1	Implementacija B-zlepkov s SciPy . . . . .	19
5.3.2	Root finding za presečišča . . . . .	19
5.4	Vizualizacija s PyVista . . . . .	19
<b>6</b>	<b>Eksperimentalno ovrednotenje</b>	<b>21</b>
6.1	Testni scenariji in podatki . . . . .	21

## KAZALO

6.1.1	Predor Ringo . . . . .	21
6.1.2	Predor Globoko . . . . .	21
6.2	Parametri sistema . . . . .	21
6.3	Evalvacijski kriteriji . . . . .	21
6.4	Rezultati testiranja . . . . .	22
6.4.1	Natančnost zaznavanja trkov . . . . .	22
6.4.2	Računska učinkovitost . . . . .	22
6.4.3	Analiza varnostnih razdalj . . . . .	22
6.5	Primerjava z obstoječimi metodami . . . . .	22
6.6	Diskusija rezultatov . . . . .	22
<b>7</b>	<b>Sklepne ugotovitve</b>	<b>23</b>
7.1	Povzetek prispevkov . . . . .	23
7.2	Omejitve pristopa . . . . .	23
7.3	Predlogi za nadaljnje delo . . . . .	23



# Seznam uporabljenih kratic

kratica	angleško	slovensko
CA	classification accuracy	klasifikacijska točnost
DBMS	database management system	sistem za upravljanje podatkovnih baz
SVM	support vector machine	metoda podpornih vektorjev
...	...	...



# Povzetek

**Naslov:** Napovedovanje možnih trkov med vlaki in predori

V vzorcu je predstavljen postopek priprave magistrskega dela z uporabo okolja L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X. Vaš povzetek mora sicer vsebovati približno 100 besed, ta tukaj je odločno prekratek. Dober povzetek vključuje: (1) kratek opis obravnavanega problema, (2) kratek opis vašega pristopa za reševanje tega problema in (3) (najbolj uspešen) rezultat ali prispevek magistrske naloge.

## Ključne besede

*železniški promet, zaznavanje trkov, analitično modeliranje, oblaki točk*





# Abstract

**Title:** Predicting Possible Collisions Between Trains and Tunnels

This sample document presents an approach to typesetting your BSc thesis using L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X. A proper abstract should contain around 100 words which makes this one way too short. A good abstract contains: (1) a short description of the tackled problem, (2) a short description of your approach to solving the problem, and (3) (the most successful) result or contribution in your thesis.

## Keywords

*rail transport, collision detection, analytical modeling, point clouds*



# Poglavje 1

## Uvod

### 1.1 Opis problema

V železniškem prometu je zagotavljanje varnosti v predorih ključnega pomena, še posebej pri dolgi in široki tovarni kompoziciji, ki se giblje skozi ozke in ukrivljene predore. Problem, ki ga obravnavam v tej magistrski nalogi, je zaznavanje morebitnih trkov med vlakom in stenami predora, ki nastanejo zaradi nepravilnega sledenja predpisanemu varnostnemu prostoru ali napak v modeliranju geometrije predora.

Klasične metode, kot je uporaba minimalnega prereza, so v takšnih scenarijih nezadostne, saj ne upoštevajo kompleksne ukrivljenosti poti ali relativnih premikov vagona, ki lahko presežejo varnostne meje, zlasti v ostrih ovinkih. Problem je izrazit pri dolgi tovarni kompoziciji, kjer razlika med položajem sprednje in zadnje osi povečuje tveganje za trk. Poleg tega trenutne metode pogosto niso dovolj prilagodljive za različne geometrije predorov in vlakov.

### 1.2 Motivacija in cilji dela

Motivacija za delo izhaja iz realnega izziva, ki sem ga prejel od podjetja Slovenske železnice. Ti so izrazili potrebo po razvoju avtomatiziranega sistema,

ki bi omogočil natančno zaznavanje trkov med vlakom in predorom.

V tej nalogi predlagam pristop, ki temelji na obdelavi oblaka točk predora in analitičnem modeliranju gibanja vlaka. Osnovna vhodna podatka sta oblak točk predora, pridobljen s 3D laserskim skenerjem, in kontrolne točke, ki definirajo pot železniške proge. Na podlagi teh podatkov sistem obdela geometrijo predora, generira B-zlepke za stene predora v različnih horizontalnih plasteh ter simulira gibanje vagona vzdolž kontrolnih točk. Med simulacijo se izvaja zaznavanje trkov s preverjanjem razdalj med kritičnimi točkami vagona in stenami predora.

Naloga se umešča na področje računalniškega modeliranja in analize v prostoru ter prinaša novost v kombinaciji obdelave oblakov točk s simulacijo gibanja vlaka in zaznavanjem trkov v realnem času.

### 1.3 Prispevki magistrske naloge

Magistrska naloga bo prispevala k razvoju sistema za zaznavanje trkov med vlakom in predorom s simulacijo gibanja vlaka. V primerjavi z obstoječimi metodami, ki temeljijo na statični analizi minimalnih prerezov, predlagana rešitev omogoča dinamično simulacijo gibanja in kontinuirano preverjanje varnostnih razdalj.

Novost naloge je v integraciji obdelave oblakov točk predora z analitičnim modeliranjem gibanja vagona vzdolž ukrivljene poti ter implementaciji sistema za zaznavanje trkov v realnem času. Glavni prispevki magistrske naloge so:

- Razvoj sistema za obdelavo oblakov točk predora z B-zlepki za reprezentacijo sten
- Implementacija simulacije gibanja vagona vzdolž kontrolnih točk z ortogonalnim koordinatnim sistemom
- Sistem za zaznavanje trkov z analizo razdalj med kritičnimi točkami vagona in stenami predora

- Praktična aplikacija za Slovenske železnice z možnostjo nadaljnega razvoja

## 1.4 Struktura magistrske naloge



## Poglavje 2

# Pregled sorodnih del

### 2.1 Zaznavanje trkov v prostoru

Na področju zaznavanja trkov v prostoru se pogosto uporabljajo metode, ki temeljijo na analizi oblakov točk in algoritmih prostorskega indeksiranja. Ena izmed najpogostejše uporabljenih tehnik je uporaba k-d dreves za učinkovito iskanje sosednjih točk v prostoru, kot je prikazano v delu Schauerja in Nüchterja [1]. Prednost njihovega pristopa je visoka računska učinkovitost pri analizi oblakov točk velikega obsega. Ker pa je točk zelo veliko, se poraja potreba po bolj pametnih izračunih trkov. Njihov članek bo služil kot osnova za to magistrsko delo.

Kot alternativo klasičnim metodam so Hermann et al. [2] razvili algoritme, ki temeljijo na vokselizaciji prostora. Ti algoritmi omogočajo hitro preverjanje prostorske zasedenosti, vendar lahko pri zelo natančnih analizah izgubijo detajle zaradi diskretizacije prostora.

V delu Niwa in Masuda [3] je predstavljen pristop za zaznavanje trkov z metodo globinskih slik, kar izboljša učinkovitost in pravilnost. Ta pristop omogoča zanesljivejše zaznavanje trkov v gostih oblakih točk, vendar ima še vedno veliko časovno in prostorsko zahtevnost.

## 2.2 Obdelava oblakov točk

Klein in Zachmann [4] obravnavata zaznavanje trkov s pomočjo implicitnih površin, ustvarjenih iz oblakov točk. Njihov pristop je posebej uporaben pri obdelavi kompleksnih geometrij, vendar je računsko zahteven, kar lahko omejuje uporabo v realnem času.

Avtorji Li et al. [5] pregledajo najnovejše pristope strojnega učenja za obdelavo LiDAR podatkov. Izpostavljajo, kako lahko globoko učenje izboljša zaznavanje in analizo oblakov točk v avtonomnih vozilih, še posebej pri neenakomernih in šumnih podatkih. Kljub napredku se metode soočajo z izzivi pri obdelavi velikih oblakov točk in zagotavljanju rezultatov v realnem času, kar omejuje njihovo uporabnost v hitro spreminjajočih se okoljih.

## 2.3 Metode prostorskega indeksiranja

Prostorsko indeksiranje je ključno za učinkovito obdelavo velikih oblakov točk. K-d drevesa, kot jih uporabljajo Schauer in Nüchter [1], omogočajo hitro iskanje najbližjih sosedov v večdimenzionalnih prostorih. Te strukture podatkov so posebej primerne za aplikacije, kjer je potrebno pogosto iskanje točk v določeni okolici.

Vendar pa tradicionalne metode prostorskega indeksiranja pogosto niso optimalne za dinamične scenarije, kjer se objekti gibljejo skozi prostor. V takšnih primerih je potreben pristop, ki upošteva časovno komponento gibanja.

## 2.4 Analitično modeliranje v železniškem prometu

Everett et al. [6] predstavijo sistem za izogibanje trkom v dinamičnih okoljih z uporabo globokega spodbujevalnega učenja. Prednost tega pristopa je prilagodljivost za različne scenarije in obdelava spremenljivega števila agen-



tov brez strogih predpostavk o njihovem gibanju. Kljub temu metoda manj poudarja analizo geometrijskih lastnosti, kar jo omejuje pri natančnih prostorskih analizah, kot je analiza trkov med vlakom in predorom, zaradi česar je njena uporaba v tem kontekstu manj primerna.

## 2.5 Prehodne krivulje v železniškem prometu

V železniškem prometu so prehodne krivulje ključne za zagotavljanje gladkega prehoda med ravnimi in ukrivljenimi odseki prog. Brustad in Dalmo [7] analizirajo prehodne krivulje, ki omogočajo gladek prehod med ravnimi in ukrivljenimi odseki železniških tirov. Glavna prednost teh krivulj je njihova sposobnost zmanjšanja sil in obrabe vozil ter tirnic, kar povečuje udobje potnikov in zmanjšuje stroške vzdrževanja. Kljub temu se raziskave na tem področju še vedno soočajo z izzivi, kot so določanje optimalnih lastnosti krivulj za različne scenarije in vozne profile.

Jiang et al. [8] predlagajo uporabo paraboličnih in sinusoidnih prehodnih krivulj za zmanjšanje dolgovalovnih nepravilnosti v vertikalnih profilih tirov. Prednost tega pristopa je zmanjšanje pospeškov pri prehodih, kar izboljša stabilnost vlaka in varnost potnikov. Slabost pa je, da metoda zahteva precizno načrtovanje in prilagoditev specifičnim konstrukcijskim zahtevam, kar lahko poveča začetne stroške implementacije.

## 2.6 Primerjava obstoječih pristopov

Iz zgoraj predstavljenih del je razvidno, da večina obstoječih metod bodisi zanemara dinamične lastnosti gibanja bodisi ne omogoča učinkovitega prilagajanja različnim geometrijam. Metode, ki temeljijo na obdelavi oblakov točk [1, 3], so računsko zahtevne in pogosto niso primerne za analizo v realnem času. Po drugi strani pristopi strojnega učenja [5, 6] omogočajo prilagodljivost, vendar ne zagotavljajo teoretično podprtih rezultatov, ki so potrebni za varnostno kritične aplikacije v železniškem prometu.

Cilj te magistrske naloge je preseči omejitve obstoječih pristopov z vključitvijo analitičnega modeliranja gibanja kritičnih točk in prekrivanjem teh krivulj z geometrijo predora, kar bo omogočilo natančnejše in hitrejše zaznavanje trkov.

## Poglavje 3

# Teoretične osnove

V tem poglavju predstavimo teoretične osnove, ki so potrebne za razumevanje predlaganega pristopa k zaznavanju trkov med vlakom in predorom. Osredotočimo se na geometrijsko predstavitev objektov v prostoru, matematične osnove B-zlepkov ter metode za merjenje razdalj in določanje strani.

### 3.1 Geometrijska predstavitev predorov

Predori so predstavljeni z oblaki točk, pridobljenih s 3D laserskim skenerjem. Oblak točk predstavlja diskretno vzorčenje površine predora, kjer vsaka točka  $\mathbf{p}_i = (x_i, y_i, z_i)$  določa prostorsko pozicijo na steni predora. Oblak točk  $\mathcal{P} = \{\mathbf{p}_1, \mathbf{p}_2, \dots, \mathbf{p}_n\}$  vsebuje  $n$  točk, ki skupaj opisujejo geometrijo predora.

V našem pristopu obravnavamo podatke predorov, ki so organizirani kot zaporedni prečni prerezi vzdolž osi predora. Vsak presek je definiran z množico 2D koordinat  $(x, y)$ , ki opisujejo obris predora na določeni poziciji vzdolž osi  $z$ .

Glavni izziv pri obdelavi takšnih podatkov je njihova transformacija v uporaben 3D oblak točk, ki ohranja geometrijske lastnosti predora. To dosežemo z naslednjim pristopom:

- **Postavitev oblaka točk v 3D:** 2D koordinate  $(x, y)$  za vsak presek dopolnimo z  $z$  koordinato, ki ustreza poziciji vzdolž poti

- **Transformacija koordinatnega sistema:** podatki se transformirajo iz globalnega koordinatnega sistema v lokalni koordinatni sistem predora, kjer  $z$ -os sovpada s središčno linijo predora

Matematična formulacija transformacije je podana s:

$$\mathbf{p}'_i = \mathbf{R}(\mathbf{p}_i - \mathbf{t}_{\text{center}}) \quad (3.1)$$

kjer je  $\mathbf{R}$  rotacijska matrika, izpeljana iz tangentnega vektorja središčne linije,  $\mathbf{t}_{\text{center}}$  pa translacijski vektor do središča predora.

Za konstrukcijo rotacijske matrike  $\mathbf{R}$  uporabimo Rodriguesovo rotacijsko formulo [9]:

$$\mathbf{R} = \mathbf{I} + \sin(\theta)\mathbf{K} + (1 - \cos(\theta))\mathbf{K}^2 \quad (3.2)$$

kjer je  $\theta$  kot med vektorjema,  $\mathbf{K}$  pa antisimetrična matrika osi rotacije. Namen te transformacije je prilagoditi oblak točk dejanskemu poteku predora v prostoru. Ker so prvotni podatki organizirani kot ravni prerezi, rotacijska transformacija zagotovi, da se oblak točk čim bolj prilega dejanski ukrivljeni geometriji predora. To je ključno za natančno predstavitev prostorskih odnosov med vlakom in stenami predora ter posledično za zanesljivo zaznavanje trkov.

## 3.2 Geometrijski model vagona

Vagon je modeliran kot pravokotno telo (kvader) z dimenzijami širina  $w$ , višina  $h$  in globina  $d$ . Geometrijska predstavitev temelji na konceptu medosne razdalje in ortogonalnem koordinatnem sistemu.

### 3.2.1 Pozicioniranje z medosno razdaljo

Pozicija vagona je določena s točkama  $\mathbf{p}_0$  in  $\mathbf{p}_1$ , ki sta oddaljeni za medosno razdaljo  $l_{wb}$ . Za določitev sprednje osi uporabljamo metodo presečišča kroga in krivulje.

Sprednja os  $\mathbf{p}_1$  se nahaja na presečišču kroga s središčem v  $\mathbf{p}_0$  in radijem  $l_{wb}$  z B-zlepke kontrolnih točk:

$$\|\mathbf{C}(t) - \mathbf{p}_0\|^2 = l_{wb}^2 \quad (3.3)$$

kjer je  $\mathbf{C}(t)$  parametrična predstavitev B-zlepke kontrolnih točk in  $t \in [0, 1]$  parameter krivulje.

Za rešitev te enačbe iščemo ničle funkcije:

$$f(t) = \|\mathbf{C}(t) - \mathbf{p}_0\|^2 - l_{wb}^2 \quad (3.4)$$

Ta pristop zagotavlja, da je medosna razdalja natančno ohranjena tudi na ukrivljenih odsekih poti, kar je ključno za realistično modeliranje gibanja vagona.

### 3.2.2 Ortogonalni koordinatni sistem

Orientacija vagona v prostoru je določena z ortogonalnim koordinatnim sistemom:

$$\mathbf{f} = \frac{\mathbf{p}_1 - \mathbf{p}_0}{\|\mathbf{p}_1 - \mathbf{p}_0\|} \quad (\text{naprej}) \quad (3.5)$$

$$\mathbf{u} = (0, 1, 0) \quad (\text{navzgor}) \quad (3.6)$$

$$\mathbf{r} = \mathbf{u} \times \mathbf{f} \quad (\text{desno}) \quad (3.7)$$

### 3.2.3 Simulacija premika vagona

Za potrebe simulacije gibanja vagona je potrebno določiti celoten geometrijski model, ki omogoča natančno predstavitev vagona v prostoru. Vagon je modeliran z osmimi vogali pravokotnega telesa, ki se izračunajo na podlagi dejanskih mej vagona.

Najprej definirajmo sprednjo in zadnjo mejo vagona:

$$\mathbf{p}_{\text{rear}} = \mathbf{p}_0 - \mathbf{f} \cdot (d \cdot \omega) \quad (3.8)$$

$$\mathbf{p}_{\text{front}} = \mathbf{p}_0 + \mathbf{f} \cdot (d \cdot (1 - \omega)) \quad (3.9)$$

kjer je  $\omega$  parameter odmika koles,  $d$  globina vagona in  $\mathbf{f}$  enotski vektor v smeri naprej.

Osem vogalov vagona je nato definiranih kot:

$$\mathbf{v}_{i,j,k} = \mathbf{p}_{\text{base}} + i \cdot \frac{w}{2} \mathbf{r} + j \cdot h \cdot \mathbf{u} + k \cdot \frac{d}{2} \cdot \mathbf{f} \quad (3.10)$$

kjer so  $i, k \in \{-1, 1\}$ ,  $j \in \{0, 1\}$  in  $\mathbf{p}_{\text{base}} = \frac{\mathbf{p}_{\text{rear}} + \mathbf{p}_{\text{front}}}{2}$  je središče med zadnjo in sprednjo mejo vagona.

Ta pristop omogoča popolno geometrijsko predstavitev vagona v prostoru ter je ključen za vizualizacijo in analizo gibanja celotne strukture vagona vzdolž ukrivljene poti.

### 3.2.4 Kritične točke za računanje trkov

Za učinkovito zaznavanje trkov se na vsaki višinski ravnini  $y$  v predoru uporablja optimiziran nabor šestih kritičnih točk, ki predstavljajo najkritičnejše pozicije za možne kolizije s stenami. Te točke so razporejene v treh vzdolžnih pozicijah (zadaj, sredina, spredaj) na obeh stranskih robovih vagona.

Kritične točke za zaznavanje kolizij na višini  $y$  so definirane s formulo:

$$\mathbf{c}_{s,p} = \mathbf{p}_{\text{base},p} + s \cdot \frac{w}{2} \mathbf{r} + y \cdot \mathbf{u} \quad (3.11)$$

kjer je:

$$s \in \{-1, 1\} \quad (\text{levo/desno})$$

$$p \in \{\text{back, middle, front}\} \quad (\text{zadaj, sredina, spredaj})$$

$$\mathbf{p}_{\text{base,back}} = \mathbf{p}_{\text{rear}}$$

$$\mathbf{p}_{\text{base,middle}} = \frac{\mathbf{p}_{\text{rear}} + \mathbf{p}_{\text{front}}}{2}$$

$$\mathbf{p}_{\text{base,front}} = \mathbf{p}_{\text{front}}$$

kjer je  $\mathbf{r}$  enotski vektor v desno smer,  $\mathbf{u}$  enotski vektor navzgor in  $w$  širina vagona.

Ta pristop generira za vsako horizontalno ravnino predora (definirano z  $y$  koordinato) natanko šest kritičnih točk, ki pokrivajo celotno širino in dolžino vagona. Sistematična razporeditev omogoča zanesljivo zaznavanje kršitev varnostnih razdalj ali situacij, kjer bi se vagon nahajal zunaj dovoljenih mej predora.

### 3.3 B-zlepki (B-splines)

B-zlepki so parametrične krivulje, ki omogočajo gladko interpolacijo ali aproksimacijo množice točk. V našem sistemu jih uporabljamo za reprezentacijo sten predora ter za modeliranje poti vagona.

#### 3.3.1 Matematične osnove B-zlepkov

B-zlepek stopnje  $p$  [10] je definiran s kontrolnimi točkami  $\mathbf{C}_0, \mathbf{C}_1, \dots, \mathbf{C}_n$  in vozliščnim vektorjem  $\mathbf{t} = \{t_0, t_1, \dots, t_{n+p+1}\}$ :

$$\mathbf{S}(y) = \sum_{i=0}^n \mathbf{C}_i B_{i,p}(y) \quad (3.12)$$

kjer so  $B_{i,p}(y)$  B-zlepek bazne funkcije, definirane rekurzivno:

$$B_{i,0}(y) = \begin{cases} 1 & \text{če } t_i \leq y < t_{i+1} \\ 0 & \text{sicer} \end{cases} \quad (3.13)$$

$$B_{i,p}(y) = \frac{y - t_i}{t_{i+p} - t_i} B_{i,p-1}(y) + \frac{t_{i+p+1} - y}{t_{i+p+1} - t_{i+1}} B_{i+1,p-1}(y). \quad (3.14)$$

#### 3.3.2 Interpolacija in aproksimacija

Pri obdelavi oblakov točk predora uporabljamo dva pristopa:

**Interpolacija:** B-zlepek natančno prehaja skozi vse podane točke. To je ustrezno, ko želimo ohraniti vse detajle geometrije predora.

**Aproksimacija:** B-zlepek se prilagodi splošni obliki podatkov, vendar ne prehaja natančno skozi vse točke. To je koristno za zmanjšanje vpliva šuma v meritvah.

### 3.4 Metode za merjenje razdalj in določanje strani

Za zaznavanje trkov je ključno merjenje razdalj med točkami vagona in stenami predora ter določanje, na kateri strani B-zlepka se točka nahaja.

#### 3.4.1 Razdalja do parametrične krivulje

Razdalja med točko  $\mathbf{q}$  in B-zlepkom  $\mathbf{C}(u)$  je definirana kot:

$$d(\mathbf{q}, \mathbf{C}) = \min_{u \in [0,1]} \|\mathbf{q} - \mathbf{C}(u)\| \quad (3.15)$$

To je optimizacijski problem, ki ga rešujemo numerično z iskanjem najbližje točke na krivulji.

#### 3.4.2 Določanje strani

Za določitev, ali se točka nahaja znotraj ali zunaj predora, uporabljamo predznak razdalje. Za 2D preseku predora uporabimo vektorski produkt za določitev strani:

$$s = \text{sign}(\mathbf{t} \times (\mathbf{q} - \mathbf{C}(u^*))) \quad (3.16)$$

kjer pozitivni predznak pomeni, da je točka na levi strani krivulje, negativni pa na desni.



## Poglavje 4

# Metodologija in pristop

### 4.1 Pregled predlaganega pristopa

Predlagani pristop k zaznavanju trkov med vlakom in predorom temelji na kombinaciji obdelave oblakov točk ter analitičnega modeliranja gibanja vagona. Sistem je zasnovan kot večstopenjski proces, ki omogoča natančno in učinkovito zaznavanje potencialnih kršitev varnostnih razdalj.

Pristop se začne z obdelavo vhodnih podatkov, kjer transformiramo 2D prereze predora v 3D koordinatni sistem ter jih organiziramo v horizontalne plasti. Vsaka plast se nato obdelava s pomočjo B-zlepkov, ki omogočajo gladko reprezentacijo sten predora. Paralelno z obdelavo predora se izvaja modeliranje gibanja vagona vzdolž kontrolnih točk z uporabo koncepta medosne razdalje.

Ključna novost pristopa je v dinamičnem preverjanju razdalj med kritičnimi točkami vagona in stenami predora med simulacijo gibanja. Za razliko od statičnih metod, ki analizirajo le minimalne prereze, naš pristop upošteva dejanski geometrijski model vagona in njegovo orientacijo v prostoru z uporabo šestih kritičnih točk, ki so definirane z enačbo (3.11).

## 4.2 Predobdelava vhodnih podatkov

### 4.2.1 Transformacija v 3D koordinatni sistem

Vhodni podatki predora so organizirani kot zaporedni prečni prerezi vzdolž njegove osi, kjer vsak presek opisuje 2D obris predora na določeni poziciji.

Njihova transformacija v 3D koordinatni sistem temelji na teoriji transformacij iz poglavja 3.1, specifično na enačbi (3.1).

Za vsako pozicijo vzdolž poti se določi lokalni koordinatni sistem na osnovi tangentnega vektorja. Uporabi se Rodriguesova rotacijska formula za poravnavo lokalnega sistema z ukrivljeno potjo, pri čemer se zagotavlja, da transformacija ne popači oblike prereзов in omogoča gladek prehod med sosednjimi prerezi.

### 4.2.2 Generiranje horizontalnih prereзов

Po transformaciji v 3D se oblak točk organizira v horizontalne prereze na različnih višinskih nivojih. Ta pristop omogoča obravnavo kompleksne 3D geometrije kot zaporedja 2D problemov, zmanjša računsko kompleksnost in omogoča paralelno obdelavo različnih višinskih nivojev. Skrbno se določijo višinski nivoji ter tolerance za vključevanje točk v posamezne prereze.

### 4.2.3 Klasifikacija točk na levo in desno steno

Za vsak horizontalni presek se točke sistemsko klasificirajo na levo in desno steno predora. Pristop temelji na geometrijski analizi prostorskih odnosov z uporabo konceptov iz teorije določanja strani (3.16).

Določi se središčna linija prereza kot referenčna os, nato se z vektorskim produktom določi stran za vsako točko. Zagotavlja se enotna orientacija preko vseh prereзов in preverjuje logičnost klasifikacije.

## 4.3 Strategija zaznavanja trkov

### 4.3.1 Izbira kritičnih točk

Strategija zaznavanja trkov temelji na konceptu kritičnih točk, ki predstavljajo najverjetnejše lokacije za nastanek kolizij. Pristop upošteva geometrijske lastnosti vagona za identifikacijo robnih točk z najvišjim tveganjem za trk ter dinamiko gibanja, kjer se različni deli vagona gibljejo po različnih poteh. Hkrati se išče optimalen kompromis med natančnostjo in računsko učinkovitostjo.

Izbere se šest kritičnih točk (3.11) na vsaki višini. Te točke pokrivajo tri vzdolžne pozicije (zadaj, sredina, spredaj) na obeh stranskih robovih vagona in zagotavljajo reprezentativnost za celotno strukturo vagona.

### 4.3.2 Protokol preverjanja kršitev

Protokol preverjanja kršitev definira sistematičen pristop k zaznavanju situacij, kjer vagon presega dovoljene varnostne meje.

V vsaki poziciji vagona se izračunavajo pozicije kritičnih točk z uporabo ortogonalnega koordinatnega sistema (3.7). Za vsako kritično točko se določijo najbližje pozicije na stenah predora ter izračunajo razdalje in orientacija glede na stene z metodami iz poglavja 3.4. Izračunane razdalje se sistematično primerjajo z varnostnimi mejami, zaznane kršitve pa se beležijo in kategorizirajo.

Sistem razlikuje med dvema kategorijama kršitev: situacijami, kjer se del vagona nahaja zunaj fizičnih mej predora, in kršitvami varnostne razdalje, kjer je razdalja do stene manjša od predpisane varnostne meje.

Ta pristop omogoča zgodnje opozarjanje pred potencialnimi trki in je posebej koristen pri dolgih kompozicijah, kjer se lahko kršitve razvijajo postopoma preko več pozicij. Celoten sistem je zasnovan za kontinuirano delovanje med simulacijo gibanja, kar omogoča analizo varnosti v realnem času.



## Poglavje 5

# Implementacija

### 5.1 Arhitektura sistema

### 5.2 Ključni programski moduli

#### 5.2.1 ExcelParser – predobdelava podatkov

#### 5.2.2 TunnelSlicer – obdelava geometrije

#### 5.2.3 Wagon – modeliranje vozila

#### 5.2.4 CollisionDetector – zaznavanje trkov

### 5.3 Numerične metode in optimizacija

#### 5.3.1 Implementacija B-zlepkov s SciPy

#### 5.3.2 Root finding za presečišča

### 5.4 Vizualizacija s PyVista



## **Poglavje 6**

# **Eksperimentalno ovrednotenje**

### **6.1 Testni scenariji in podatki**

#### **6.1.1 Predor Ringo**

#### **6.1.2 Predor Globoko**

### **6.2 Parametri sistema**

### **6.3 Evalvacijski kriteriji**

Evalvacija sistema je bila izvedena z analizo delovanja na dveh testnih scenarijih. Preverjalo se je pravilno zaznavanje kršitev varnostnih razdalj, stabilnost sistema med simulacijo ter ustreznost vizualizacije rezultatov. Sistem je uspešno zaznal situacije, kjer se vagon približa preblizu stenam predora ali presega dovoljene meje predora.

## 6.4 Rezultati testiranja

### 6.4.1 Natančnost zaznavanja trkov

### 6.4.2 Računska učinkovitost

### 6.4.3 Analiza varnostnih razdalj

## 6.5 Primerjava z obstoječimi metodami

## 6.6 Diskusija rezultatov



## Poglavje 7

### Sklepne ugotovitve

7.1 Povzetek prispevkov

7.2 Omejitve pristopa

7.3 Predlogi za nadaljnje delo



# Literatura

- [1] J. Schauer, A. Nüchter, Efficient point cloud collision detection and analysis in a tunnel environment using kinematic laser scanning and k-d tree search, *Int. Arch. Photogramm. Remote Sens. Spatial Inf. Sci.* XL-3 (2014) 289 – 295.  
URL <https://doi.org/10.5194/isprsarchives-XL-3-289-2014>
- [2] A. Hermann, F. Drews, J. Bauer, S. Klemm, A. Roennau, R. Dillmann, Unified gpu voxel collision detection for mobile manipulation planning, *IEEE International Conference on Intelligent Robots and Systems* (09 2014). doi:10.1109/IRoS.2014.6943148.
- [3] T. Niwa, H. Masuda, Interactive collision detection for engineering plants based on large-scale point-clouds, *Computer-Aided Design and Applications* 13 (4) (2016) 511–518. arXiv:<https://doi.org/10.1080/16864360.2015.1131546>, doi:10.1080/16864360.2015.1131546.  
URL <https://doi.org/10.1080/16864360.2015.1131546>
- [4] J. Klein, G. Zachmann, Point Cloud Surfaces using Geometric Proximity Graphs, *Computers and Graphics* 28 (6) (2004).
- [5] Y. Li, L. Ma, Z. Zhong, F. Liu, D. Cao, J. Li, M. A. Chapman, Deep learning for lidar point clouds in autonomous driving: A review, *arXiv preprint arXiv:2005.09830* (2020). arXiv:2005.09830.  
URL <https://arxiv.org/abs/2005.09830>

- 
- [6] M. Everett, Y. F. Chen, J. P. How, Collision avoidance in pedestrian-rich environments with deep reinforcement learning, *IEEE Access* 9 (2021) 10357–10377. doi:10.1109/access.2021.3050338.  
URL <http://dx.doi.org/10.1109/ACCESS.2021.3050338>
- [7] T. F. Brustad, R. Dalmo, Railway transition curves: A review of the state-of-the-art and future research, *Infrastructures* 5 (5) (2020). doi:10.3390/infrastructures5050043.  
URL <https://www.mdpi.com/2412-3811/5/5/43>
- [8] L. Jiang, Y. Li, Y. Zhao, M. Cen, The characteristics of long-wave irregularities in high-speed railway vertical curves and method for mitigation, *Sensors* 24 (13) (2024). doi:10.3390/s24134403.  
URL <https://www.mdpi.com/1424-8220/24/13/4403>
- [9] J. S. Dai, Euler-rodriques formula variations, quaternion conjugation and intrinsic connections, *Mechanism and Machine Theory* 92 (2015) 144–152. doi:<https://doi.org/10.1016/j.mechmachtheory.2015.03.004>.  
URL <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0094114X15000415>
- [10] M. S. Hasan, M. N. Alam, M. Fayz-Al-Asad, N. Muhammad, C. Tunç, B-spline curve theory: An overview and applications in real life, *Nonlinear Engineering* 13 (1) (2024) 20240054 [cited 2025-08-16]. doi:doi:10.1515/nleng-2024-0054.  
URL <https://doi.org/10.1515/nleng-2024-0054>